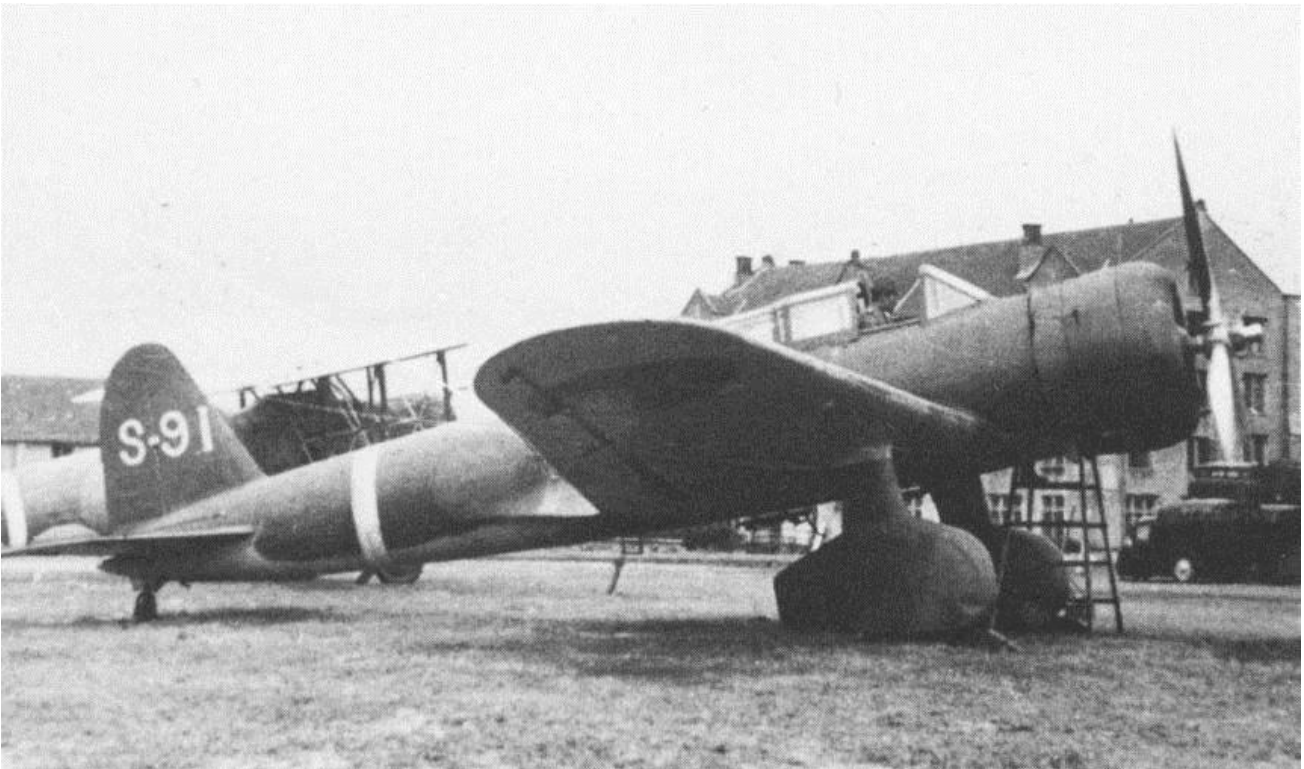


Nakajima C3N



Aussi curieux que cela puisse paraître, les porte-avions japonais ne disposèrent pas d'avions de reconnaissance spécifiquement conçus pour ce type de missions. Les Mitsubishi 2MR furent les seuls à être brièvement embarqués (entre 1923 et 1929 environ) et les Nakajima C6N1 servirent uniquement à partir de bases terrestres. La reconnaissance était assurée par les hydravions embarqués à bord des croiseurs et cuirassés japonais mais aussi par les bombardiers embarqués eux-mêmes. En 1935, désireuse de mettre fin à cette utilisation duale, la Marine impériale fit appel aux constructeurs japonais pour qu'ils lui proposent un avion de reconnaissance embarqué. Seul Nakajima répondit favorablement à cette offre. L'avionneur confia le travail à l'un de ses ingénieurs les plus actifs. Yasuo Fukuda travaillait déjà à d'autres projets dont celui qui allait mener au bombardier-torpilleur B5N (le futur "Kate" de la Seconde Guerre Mondiale). Ce dernier programme facilita la tâche de Fukuda qui put s'inspirer des solutions retenues pour le B5N et accélérer ainsi la conception du futur avion de reconnaissance. Deux prototypes, baptisés Type S par le constructeur, furent assemblés dans l'usine Nakajima d'Ohta au mois d'octobre 1936 et présentés aux autorités navales dans la foulée. Après presque un an d'essais, la Marine décida d'accepter les deux appareils et attribua au modèle la désignation officielle d'avion de reconnaissance embarqué Type 97. Il fut également connu sous le nom de Nakajima C3N1. D'abord testés sur porte-avions, ils furent déployés en Chine au sein du 12. Kokutai et testés en conditions opérationnelles réelles. Extérieurement, le C3N1 ressemblait beaucoup au B5N. Comme lui, il s'agissait d'un avion de construction entièrement métallique, avec une voilure droite implantée en bas du fuselage. Ses ailes étaient cependant plus courtes de près de deux mètres et son train d'atterrissage était fixe avec des roues carénées. L'équipage comptait lui aussi trois hommes et était installé dans un cockpit tout en longueur. A l'avant, le moteur était un Nakajima Hikari en étoile développant 750 ch (le même que celui initialement choisi pour le B5N) et entraînant une hélice tripale. Plus léger que le B5N, il disposait également d'une autonomie supérieure mais n'emportait aucun armement à l'exception d'une unique mitrailleuse légère tirant vers l'arrière. Malheureusement, la Marine impériale japonaise finit par changer d'avis et abandonna l'idée d'une production en série, préférant continuer de se reposer sur ses bombardiers pour mener des missions de reconnaissance... et notamment ses B5N qui lui donnaient toute satisfaction. Nakajima fut donc priée de passer à autre chose et de cesser le travail sur le C3N1. Les deux seuls appareils produits demeurèrent en service au sein du 12. Kokutai jusqu'à ce qu'ils ne soient plus capables de voler. On ignore la date à laquelle ils furent retirés du service et leurs états de service sont peu connus (ils auraient servi dans la région du Bas-Yangzi, entre Hankow et Shanghai).

The **Nakajima C3N-1** (also designated **Type 97 Carrier Reconnaissance Aircraft**) was a prototype [Japanese carrier](#)-based reconnaissance aircraft of the 1930s. A single-engine [monoplane](#) with a fixed undercarriage, although only two examples were built, they were both used operationally, carrying out land-based reconnaissance missions during the [Second Sino-Japanese War](#).

Development

In 1935, the [Nakajima Aircraft Company](#) submitted a design to meet an [Imperial Japanese Navy Air Service](#) requirement for a carrier based-reconnaissance aircraft. The design, designated Type S by Nakajima, had a great deal in common with the [Nakajima B5N](#) torpedo-bomber that was being developed in parallel. The Type S was a low-winged single-engined monoplane of all metal construction, with upward folding wings for ease of stowage aboard carriers. Unlike the B5N its undercarriage was of fixed [tailwheel](#) type with [spatted](#) main wheels. Power was by the same [Nakajima Hikari](#) radial engine used by early B5Ns. A crew of three were accommodated under a long canopy, with a single 7.7 mm machine gun operated by a gunner and a second fixed forward-firing gun aimed by the pilot.^[1] The first of two prototypes was completed in October 1936.^[1] After testing and completing carrier qualification, the type was officially adopted as the **Type 97 Carrier Reconnaissance Aircraft**, with the [short designation](#) of **C3N-1**. No production followed, however, as the B5N was considered adequate in the reconnaissance role.^[1]

Operational history

The two C3N-1s were sent to [China](#) for tactical evaluation in 1937, during the early months of the [Second Sino-Japanese War](#), being used operationally for land based reconnaissance missions in the [Hankou](#) and [Shanghai](#) regions.^[1]

Specifications (C3N)

General characteristics

- **Crew:** 3
- **Length:** 10 m (32 ft 10 in)
- **Wingspan:** 13.95 m (45 ft 9 in)
- **Wing area:** 30 m² (320 sq ft)
- **Empty weight:** 1,805 kg (3,979 lb)
- **Gross weight:** 3,000 kg (6,614 lb)
- **Powerplant:** × [Nakajima Hikari 2](#) 9-cylinder air-cooled radial piston engine, 560–630 kW (750–840 hp)

Performance

- **Maximum speed:** 387 km/h (240 mph, 209 kn)
- **Range:** 2,278 km (1,415 mi, 1,230 nmi)
- **Service ceiling:** 6,670 m (21,880 ft)
- **Wing loading:** 100 kg/m² (20 lb/sq ft)
- **Power/mass:** 0.2081 kW/kg (0.1266 hp/lb)

Armament

- **Guns:** 1× fixed forward firing 7.7mm [machine gun](#) and one flexibly mounted machine gun in rear cockpit

